

Infrastructure municipale

Le budget

Bien que le gouvernement se soit engagé à investir d'autres fonds pour stimuler la relance, ce budget ne prévoit pas d'argent neuf d'une valeur substantielle pour les municipalités et les collectivités. À cet égard, voici ce que contient le budget 2010 :

- 175 millions de dollars d'argent neuf sur deux ans pour renouveler la flotte et les installations côtières de Marine Atlantique et pour améliorer les services offerts.
- 28 millions de dollars d'argent neuf pour que les services de traversiers dans la région de l'Atlantique continuent d'être offerts de manière sûre et fiable.
- 51 millions d'argent neuf sur deux ans à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. afin qu'elles maintiennent la sécurité des ponts de Montréal.
- La prolongation de deux ans du Plan d'action pour l'approvisionnement en eau potable et le traitement des eaux usées des Premières nations. Les montants ne sont pas indiqués et il semble que le gouvernement envisage d'autres options que le financement public. En effet, il indique qu'il cherche des « *moyens d'appuyer plus efficacement l'accès des Premières nations à d'autres sources de financement ainsi que des approches qui permettraient d'améliorer la gestion du cycle de vie de ces immobilisations* ».
- 7,7 milliards de dollars provenant du Fonds pour la stimulation de la deuxième année, en vertu du Plan d'action économique du Canada. Ces fonds serviront à la modernisation des infrastructures, à soutenir l'accès à la

propriété et à la construction de logements sociaux. Il ne s'agit pas de fonds neufs, car 96 % de ces montants étaient déjà prévus dans le budget de l'an dernier.

Les effets concrets

Les municipalités font face à un déficit au chapitre de leurs infrastructures publiques de plus de 120 milliards de dollars. L'absence d'investissements nouveaux à ce chapitre, hormis les montants consentis à des projets particuliers, indique que ce gouvernement n'est pas prêt d'améliorer véritablement la situation à cet égard.

Il faudrait investir 31 milliards de dollars pour moderniser et réparer nos systèmes d'eau potable et d'eaux usées; le financement de nouvelles installations et les coûts afférents aux nouveaux règlements sur le traitement des eaux usées pourraient faire augmenter cette facture (le gouvernement estime que le coût de la nouvelle réglementation atteindrait 10 à 13 milliards de dollars). À lui seul, le réseau national de transport en commun nécessite des investissements de 40 milliards de dollars.

Les coûts reportés de la réparation et de la modernisation de nos infrastructures sont tels que si on n'investit pas suffisamment maintenant, nos infrastructures nous coûteront beaucoup plus cher plus tard.

Bien que les fonds pour la stimulation à court terme versés aux municipalités soient bienvenus, ils seront épuisés en 2011 et auront à peine effleuré la surface du déficit. D'ailleurs, 96 % de ces fonds sont déjà attribués à des projets particuliers. Il reste à

voir si les projets en question pourront aller de l'avant et si les municipalités pourront s'approprier tous les fonds disponibles.

La taxe sur l'essence est un pas dans la bonne direction, mais cette mesure ne parviendra pas à combler l'immense manque à gagner.

De plus en plus, les municipalités sont forcées de choisir entre le financement des services et la réparation de leurs installations et routes en décrépidité. Les recettes provenant de l'impôt foncier et des frais usagers ne suffisent pas à couvrir l'augmentation des coûts. L'obligation d'investir un montant correspondant pour les projets d'infrastructure est difficile à satisfaire pour beaucoup de municipalités.

Le financement des infrastructures publiques est un moyen important de créer de l'emploi, de stimuler notre économie et d'assurer sa croissance soutenue. Pour chaque milliard investi dans une nouvelle infrastructure, 11 000 emplois sont créés et, conjugué aux politiques d'achat local, un tel investissement peut représenter un moyen très efficace d'assurer la croissance économique et la prospérité. Un dollar d'investissement dans une infrastructure publique permet d'économiser environ dix-sept cents sur le coût des services fournis par le secteur privé.

L'appui du gouvernement à PPP Canada inc. et aux PPP n'est pas une solution. Dans les collectivités, on démontre de plus en plus que la privatisation et les PPP sont une façon plus risquée, plus dispendieuse et moins transparente de financer les infrastructures. Le fait que ce budget prévoit 10 millions de dollars en frais juridiques, financiers et techniques afin de réaliser sous forme de PPP le projet du pont Windsor-Détroit démontre

clairement ce point. Les frais d'administration élevés sont une des façons dont les PPP parviennent à gaspiller nos impôts.

De meilleurs choix

Profiter de ce budget pour jeter les bases d'un plan de financement stratégique et à long terme qui permettrait de continuer à stimuler notre économie nationale et le développement économique local, de soutenir des initiatives de développement durable et de créer de bons emplois.

Utiliser les fonds pour la stimulation 2009 comme fondement d'une stratégie nationale visant l'élimination du déficit de 123 milliards de dollars. Des montants additionnels pourraient s'ajouter en vertu du Fonds de la taxe sur l'essence (programme de transfert).

La taxe sur l'essence pourrait être indexée pour s'assurer que cette source de revenus n'est pas érodée dans l'avenir par l'inflation et la croissance de la population.

Hausser la TPS de 5 % à 6 % et affecter les sommes additionnelles recueillies à l'amélioration des infrastructures locales. Une étude récente de la Fédération canadienne des municipalités a révélé que les Canadiens appuieraient une telle mesure.

Au moment où des fonds pour la stimulation sont consentis à la construction et la modernisation des infrastructures, en profiter pour lancer un plan d'investissement national en matière de développement durable. Ne pas le faire c'est rater une immense occasion puisque les décisions prises aujourd'hui en matière d'infrastructure auront des effets à long terme sur les générations futures.

Pour de plus amples renseignements, rendez-vous à <http://scfp.ca/budget>